

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

69.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 LUGLIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		Disegno di legge (Rinvio):	
Dutto ed altri: Modifica delle disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni e delle norme connesse (2981)	3	Titoli professionali marittimi del personale imbarcato su navi da pesca (3951)	10
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 5, 6, 7, 8, 9	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	10
Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	8, 9	Proposte di legge (Discussione ed approvazione):	
Biafora Pasqualino (DC), <i>Relatore</i>	3, 6, 7, 8	Senatori Bernardi ed altri; Senesi ed altri: Norme sulla circolazione di veicoli con particolari carichi (<i>Approvate, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (4509)	10
Dutto Mauro (PRI)	6	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	10, 12
Mangiapane Giuseppe (PCI)	5, 7, 9	Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	10, 12
Tempestini Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> ..	6, 9	Castrucci Siro (DC), <i>Relatore</i>	10
Votazione nominale:		Nucara Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	10
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	9		

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 LUGLIO 1990

	PAG.		PAG.
Votazione nominale:		Ronzani ed altri: Interventi per la forma-	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12	zazione e lo sviluppo di forme associate	
Disegno e proposte di legge (Discussione e		nel settore dell'autotrasporto merci	
rinvio):		(2718)	12
Ristrutturazione del settore dell'autotra-		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	12, 18, 20, 21, 22
sporto di cose per conto di terzi (4756);		Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	14
Tassi ed altri: Nuove norme per l'autoriz-		16, 19, 20, 21, 22	
zazione al trasporto di cose per conto		Barbalace Francesco (PSI), <i>Relatore</i>	12, 14, 16
terzi (695);		Chella Mario (PCI)	20
Tassi ed altri: Nuove norme sulla obbliga-		Ridi Silvano (PCI)	18
torietà <i>erga omnes</i> stabilite per i tra-		Ronzani Gianni Wilmer (PCI)	19, 20
sporti di cose per conto terzi (700);		Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di</i>	
		<i>Stato per i trasporti</i>	18

La seduta comincia alle 17.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione della proposta di legge Dutto ed altri: Modifica delle disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni e delle norme connesse (2981).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Dutto, Lucchesi, Ridi e Sanguineti:

« Modifica delle disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni e delle norme connesse ».

Ricordo che la proposta di legge Dutto ed altri n. 2981 è stata trasferita in sede legislativa il 21 giugno scorso.

L'onorevole Biafora ha facoltà di svolgere la relazione.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito sottolineare come finalmente oggi giungiamo al termine dell'*iter* legislativo della proposta di legge Dutto ed altri n. 2981.

Il breve esame del provvedimento, svolto in sede referente, non solo ha fornito indicazioni tecniche precise che ci consentono di garantire la libertà all'utente nella scelta degli impianti telefonici interni, ma ha anche permesso al Governo, in accordo con il sottoscritto e con la Commissione, di trasformare il testo

senza snaturare gli obiettivi che i presentatori della proposta di legge si erano prefissati.

Si tratta di un provvedimento certamente più snello e, probabilmente, più organico, per il quale raccomando una rapida approvazione affinché possa essere inviato immediatamente al Senato.

Intendo evidenziare, inoltre, che il nuovo testo è perfettamente in linea con le direttive comunitarie e che la sua approvazione consentirà all'Italia di adeguarsi alla realtà degli altri paesi.

Prima di concludere la mia relazione, vorrei ringraziare il presidente e i colleghi della Commissione per l'apporto fornito al dibattito, nonché il Governo per aver agevolato l'approvazione del provvedimento medesimo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge è abrogata la riserva di collaudo degli impianti telefonici interni a favore dell'esercente così come prevista nel primo comma dell'articolo 285 del testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156.

2. Sono conseguentemente abrogati gli articoli 107 e 108 del regio decreto 19 luglio 1941, n. 1198, come modificato

dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 5 maggio 1969, n. 651, l'articolo 6 del decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni 4 ottobre 1982 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 gennaio 1983, n. 8, e l'articolo 6 del decreto interministeriale 12 dicembre 1947 nella parte in cui si riservano alla concessionaria il collaudo degli impianti telefonici interni.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

ART. 1.

1. Gli abbonati hanno facoltà di provvedere direttamente o tramite il gestore del servizio pubblico all'approvvigionamento delle apparecchiature terminali abilitate a comunicare con la rete pubblica di telecomunicazioni, ferma restando la competenza del gestore stesso alla costituzione e gestione delle terminazioni di rete, quali definite con decreto del ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

2. Non sono consentiti l'installazione e l'allacciamento alla rete pubblica di apparecchiature terminali che non risultino omologate ai sensi della normativa in vigore.

3. All'installazione, al collaudo, all'allacciamento e alla manutenzione delle apparecchiature terminali, da eseguirsi nel rispetto delle norme tecniche vigenti in materia, provvede l'abbonato per mezzo del gestore del servizio pubblico, ovvero di ditte in possesso di autorizzazione di grado adeguato alla potenzialità e complessità dell'impianto. Le amministrazioni statali possono provvedere alla manutenzione delle apparecchiature terminali anche con personale specializzato alle proprie dipendenze.

4. Con decreto del ministro delle poste e delle telecomunicazioni, da emanarsi entro 3 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sentiti il consiglio di amministrazione delle poste e delle teleco-

municazioni e il consiglio superiore tecnico delle poste, delle telecomunicazioni e dell'automazione sono stabilite le norme di attuazione della legge stessa, ed in particolare:

a) i requisiti che le ditte, che intendano provvedere alle operazioni di cui al comma 3, devono possedere per il conseguimento dell'autorizzazione di cui al medesimo comma;

b) le prescrizioni per l'installazione, il collaudo, l'allacciamento e la manutenzione delle apparecchiature terminali;

c) il contenuto e le modalità delle certificazioni che le ditte autorizzate debbono rilasciare all'abbonato ed al gestore pubblico, all'atto del collaudo;

d) i casi in cui, in ragione della semplicità costruttiva e funzionale dell'apparecchiatura, l'abbonato può provvedere direttamente alle operazioni indicate alla lettera b);

e) le modalità per la sorveglianza da parte del gestore del servizio pubblico sulla rete e sulle apparecchiature ad essa collegate;

f) le modalità e i tempi per la risoluzione dei rapporti intercorrenti fra l'utente ed il gestore del servizio pubblico relativamente alla locazione ed alla manutenzione delle apparecchiature terminali;

g) l'adozione, previa diffida, dei provvedimenti di sospensione e di revoca dell'autorizzazione di cui alla lettera a);

h) l'adozione, previa diffida, dei provvedimenti di sospensione e di risoluzione del contratto di abbonamento nei confronti degli utenti.

1. 1.

Il Governo.

A questo emendamento è stato presentato il seguente subemendamento:

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

3-bis. I materiali e le apparecchiature di telecomunicazione soggetti ad omologazione a norma delle leggi vigenti deb-

bono recare impressi in caratteri visibili ed indelebili gli estremi del provvedimento amministrativo di omologazione.

0. 1. 1. 1.

Mangiapane, Ridi, Strada, Menzietti.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Premesso che avremmo potuto approvare il provvedimento l'anno scorso e che ciò non è avvenuto perché si era avvertita l'esigenza di alcuni approfondimenti, vorrei sottolineare come la liberalizzazione delle operazioni relative alle apparecchiature di utenza telefonica sia in linea con le direttive comunitarie in materia e coerente con la legge n. 75 del 1987 approvata dalla nostra Commissione.

Il gruppo comunista è convinto dell'opportunità di avviare il processo di liberalizzazione perché la SIP non è in grado di svolgere queste operazioni, tant'è che — di fatto — attualmente esistono ed operano alcune imprese esterne alla SIP nonostante la vigenza di un esplicito divieto legislativo.

È necessario però che questo processo non sia selvaggio, in quanto ciò potrebbe indurre pericolose evoluzioni in grado di travalicare le disposizioni comunitarie vigenti in materia.

Il gruppo comunista ritiene opportuno che la rete pubblica resti tale...

PRESIDENTE. Come è il caso della utenza relativa alla luce, all'acqua e al gas.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Esattamente! E che su di essa non « mettano le mani » i soggetti privati, i quali potrebbero creare problemi. È un aspetto essenziale che tutti i paesi europei hanno riconosciuto, ed anche nel « libro verde » questo rimane un punto fermo per il futuro.

La ritardata approvazione della proposta di legge in discussione è stata determinata dal fatto che l'originaria formulazione del testo lasciava alcuni margini di ambiguità circa questo problema che, a giudizio del gruppo comunista, ancora sussistono.

Abbiamo, quindi, ritenuto opportuno accompagnare la normativa con un ordine del giorno di invito al Governo — e per esso al ministro delle poste e delle telecomunicazioni — a presentare un decreto attraverso il quale vengano chiariti alcuni aspetti come, per esempio, quello relativo al confine dove cessa l'attività del privato e inizia quella del pubblico e viceversa.

Ripeto, avremmo voluto specificare questo aspetto nella norma, ma poiché non è stato possibile abbiamo presentato un ordine del giorno.

Un altro punto qualificante è rappresentato dall'introduzione, attraverso il subemendamento da noi presentato, dell'obbligo, per i produttori delle apparecchiature di telecomunicazione soggette ad omologazione a norma delle leggi vigenti, di imprimere sulle stesse gli estremi del provvedimento amministrativo. La disposizione ci è parsa necessaria in quanto nel mercato circola una infinità di apparecchiature, prodotte da società che non ne garantiscono l'efficacia e la serietà. Con tale obbligo, invece, non solo si salvaguarda l'utente circa l'omologazione, ma si evita anche il prodursi di effetti negativi sul funzionamento della rete.

In effetti, avremmo voluto introdurre nel provvedimento talune sanzioni penali: poiché ciò avrebbe comportato un ritardo nell'approvazione del provvedimento, si è optato per quelle amministrative che a noi però non paiono sufficienti rispetto agli scopi che il provvedimento si prefigge; tuttavia, rappresentano pur sempre un passo in avanti notevole, anche se la loro efficacia si manifesterà nella misura in cui il ministero competente sarà in grado di svolgere gli opportuni controlli.

In conclusione, il gruppo comunista al quale appartengo esprime il proprio consenso all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Vorrei che venisse chiarito un passaggio. Nel comma 3 dell'emendamento 1.1 del Governo, si dice che « All'installazione, al collaudo, all'allacciamento ed alla manutenzione delle apparecchiature terminali provvede l'ab-

bonato per mezzo del gestore del servizio pubblico, ovvero di ditte in possesso di autorizzazione in grado adeguato alla potenzialità e complessità dell'impianto»: ovviamente, si deve intendere che l'autorizzazione in oggetto è rilasciata dal Ministero delle poste.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Sì, certo.

PRESIDENTE. Mi pare, comunque, che l'interpretazione dell'articolo 1 sia legata all'ordine del giorno il cui primo firmatario è l'onorevole Mangiapane.

MAURO DUTTO. Desidero ringraziare il collega Mangiapane il quale non ha inserito il tema oggetto dell'ordine del giorno in questo provvedimento di legge che, seppur parziale, assume un notevole significato rispetto alla politica del settore.

Nonostante il testo permetta al nostro paese di porsi in linea con le direttive della Comunità economica europea — mantenendo cioè il monopolio, ma nel contempo creando una liberalizzazione per le attività a valore aggiunto nonché per quelle svolte dalla concessionaria del servizio pubblico sulla base di una precedente interpretazione del codice penale — non viene esaurita la problematica della regolamentazione delle telecomunicazioni, né quella dell'adeguamento ai criteri stabiliti dalla CEE. Del resto, la sede opportuna per affrontare la più generale questione della terminazione di rete, o comunque del confine del monopolio del gestore dei servizi telefonici relativamente alla rete delle telecomunicazioni, è rappresentata dalla riforma delle telecomunicazioni.

Nel condividere la riformulazione dell'articolo 1. predisposta dal Governo nonché il subemendamento dei colleghi Mangiapane, Ridi, Strada e Menzietti — che introduce l'obbligo di imprimere in caratteri visibili ed indelebili gli estremi del provvedimento amministrativo di omologazione — preannuncio il voto favorevole sul provvedimento che si presenta organico, chiaro e di facile applicazione.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sul subemendamento Mangiapane ed altri 0.1.1.1, nonché sull'emendamento 1.1 del Governo.

FRANCESCO TEMPESTINI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Anche il Governo esprime parere favorevole sul subemendamento Mangiapane ed altri 0.1.1.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Mangiapane ed altri 0.1.1.1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo 1.1, con la modifica testé apporata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

1. L'installazione, il collaudo e l'allacciamento alla rete urbana previa applicazione di idonee apparecchiature omologate di sezionamento tale da evitare disturbi alla rete pubblica, possono essere effettuati, oltre che dalla concessionaria, dalle imprese autorizzate all'installazione di impianti telefonici interni di cui al citato decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo 2.

2. 1.

Il Governo.

Sostituire l'articolo 2 con il seguente:

ART. 2.

1. L'abbonato può procedere alla installazione, al collaudo e all'allacciamento, alla terminazione della rete pub-

blica nel punto di presa del proprio impianto principale, delle apparecchiature d'utente, omologate, non facenti parte dell'impianto principale servendosi, oltre che della concessionaria, delle imprese autorizzate all'installazione di impianti telefonici interni di cui al citato decreto del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

2. 2.

Mangiapane, Ridi, Fagni, Angelini Giordano, Menziatti.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Ritiro l'emendamento 2.2 di cui sono primo firmatario, riservandomi di trasformarlo in un ordine del giorno.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del Governo 2.1, raccomandando la reiezione dell'articolo 2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 2, di cui il Governo ha chiesto la soppressione. (*È respinto*).

L'articolo 2 s'intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

1. Le ditte autorizzate di cui all'articolo 2, possono, dopo la installazione dell'impianto telefonico interno, provvedere direttamente al collaudo dello stesso nel rispetto delle normative in vigore.

2. Le ditte stesse devono rilasciare, all'atto del collaudo, una dichiarazione di conformità dell'impianto alle norme stesse con una elencazione delle tecniche di installazione e dei materiali omologati utilizzati.

3. La documentazione di cui al comma 2 deve essere rilasciata all'utente

ed una copia inoltrata immediatamente alla competente sede della concessionaria.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 3.

3. 1

Il Governo.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo il votazione il mantenimento dell'articolo 3, di cui il Governo ha chiesto la soppressione.

(*È respinto*).

L'articolo 3 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

1. Dopo l'esito positivo del collaudo l'abbonato o chi per esso può provvedere, tramite i soggetti di cui all'articolo 2, all'allacciamento alla rete urbana, dandone previa comunicazione alla concessionaria.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 4.

4. 1.

Il Governo.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 4, di cui il Governo ha chiesto la soppressione. (*È respinto*).

L'articolo 4 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

1. È vietato a qualsiasi soggetto che non sia autorizzato a norma del decreto ministeriale 4 ottobre 1982 provvedere al collaudo ed all'allacciamento alla rete urbana di impianti telefonici interni.

2. Il contravventore, salvo che il fatto non costituisca reato più grave, è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda da 1 a 10 milioni.

A tale articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

ART. 5.

1. Chiunque contravvenga alle disposizioni di cui all'articolo 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 10.000.000.

2. Qualora le violazioni riguardino le prescrizioni di cui al comma 2 dell'articolo 1 è altresì disposta la confisca delle apparecchiature.

5. 1.

Il Governo.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*.
Esprimo parere favorevole sull'emendamento del Governo 5.1, interamente sostitutivo dell'articolo 5.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi pare che l'articolo 5 sia in contrasto con l'articolo 1.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, i suoi dubbi potrebbero essere risolti dalla lettura del comma 1 dell'emendamento sostitutivo dell'articolo 5 presentato dal Governo.

Pongo in votazione l'emendamento del Governo 5.1, interamente sostitutivo dell'articolo 5.

(È approvato).

Poiché all'articolo 6 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 6.

1. La concessionaria adegua entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge le proprie procedure e la propria modulistica alle suddette norme.
(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

ART. 6-bis.

1. Sono abrogati gli articoli 284 e 285 del testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, e gli articoli 105, 107 e 108 del regolamento dei servizi di telecomunicazioni, approvato con regio decreto 19 luglio 1941, n. 1198.
6. 01.

PASQUALINO BIAFORA, *Relatore*.
Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 6.01 del Governo, accettato dal relatore.
(È approvato).

Propongo il seguente nuovo titolo: « Nuove norme in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni ».

Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Gli onorevoli Mangiapane, Angelini Giordano, Cannelonga e Chella, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

impegna il Governo

a precisare, in occasione della adozione del decreto del ministro delle poste e delle telecomunicazioni di cui all'articolo 1, comma 5, che la liberalizzazione di cui alla presente legge si riferisce alle operazioni individuate a partire dalla terminazione della rete pubblica ove è collocato il punto di presa dell'impianto principale delle apparecchiature di utente ».

9/2981/1/IX

FRANCESCO TEMPESTINI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il Governo non ha alcuna difficoltà ad accettare l'ordine del giorno Mangiapane ed altri 9/2981/1/IX che ripropone il contenuto dell'articolo 1, comma 1, del provvedimento. Considero molto preciso questo ordine del giorno che, in ogni caso, impegna la proprietà pubblica alle determinazioni di rete.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione del loro ordine del giorno ?

GIUSEPPE MANGIAPANE. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. *(È approvato)*.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

CESCO GIULIO BAGHINO. Dichiaro il voto contrario del gruppo del Movimento sociale italiano destra-nazionale sulla proposta di legge in discussione.

Essa avrebbe potuto rappresentare un mutamento dell'indirizzo precedente — sul quale eravamo contrari —, ma così non è stato, in quanto con la facoltà di esten-

dere ad altri soggetti le operazioni concernenti l'installazione, il collaudo e l'allacciamento di fatto non sapremo chi effettuerà i controlli sui lavori realizzati. Sottolineo, infatti, che al punto e) del comma 4 viene prevista soltanto un'attenzione e non una garanzia: le modalità di sorveglianza da parte del gestore del servizio pubblico sulla rete e sulla apparecchiatura ad essa collegata, sono affidate al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo, ai sensi dell'articolo 90, comma 2, del regolamento.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge n. 2981, esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Dutto ed altri: « Modifica delle disposizioni in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni e delle norme connesse » con il seguente nuovo titolo: « Nuove norme in materia di allacciamenti e collaudi degli impianti telefonici interni » (2981):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Hanno votato sì	25
Hanno votato no	1

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Angelini Giordano, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cannelonga, Cardinale, Castrucci, Chella, Ciocci, Corsi, Dutto, Fa-

gni, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Mensurati, Menzietti, Piredda, Ridi, Ronzani, Savio e Testa Antonio.

Ha votato no:

Baghino.

Discussione del disegno di legge: Titoli professionali marittimi del personale imbarcato su navi da pesca (3951).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Titoli Professionali marittimi del personale imbarcato su navi da pesca ».

L'esame del provvedimento in oggetto è stato sollecitato dal Governo. Poiché il relatore, onorevole Faraguti, non ha potuto raggiungere Roma a causa di difficoltà nei collegamenti aerei, ne rinvio la discussione alla prossima settimana.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge senatori Bernardi ed altri; Senesi ed altri: Norme sulla circolazione di veicoli con particolari carichi (Approvata, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4509).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Bernardi, Genovese, Chimenti, Montresori, Pulli, Nieddu, Sartori, Donato, Tani, Coviello, Zangara, Salerno, Busseti, Murmura, Giagu Demartini, Perugini e Pinto; Senesi, Visconti, Lotti e Gianotti: « Norme sulla circolazione di veicoli con particolari carichi », già approvata, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 17 gennaio 1990.

Il relatore, onorevole Castrucci, ha facoltà di svolgere la relazione.

SIRO CASTRUCCI, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi il provvedi-

mento in esame tende a modificare taluni articoli del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, al fine di consentire il trasporto di veicoli aventi determinate dimensioni nonché quello dei *container*.

Ciò consentirà di colmare le lacune normative esistenti, cui si era sopperito fino ad oggi attraverso l'emanazione di decreti ministeriali.

Pertanto, invito la Commissione ad approvare sollecitamente il provvedimento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo che il provvedimento in esame assorba la proposta di legge Labriola ed altri n. 133 — concernente i trasporti stradali di pezzi di pietra naturali e la determinazione dell'indennizzo dovuto per l'usura dei tratti viari interessati — che, secondo me, doveva essere abbinata al provvedimento in esame.

PRESIDENTE. La proposta di legge n. 133, da lei richiamata onorevole Baghino, non è stata abbinata d'ufficio al progetto di legge n. 4509, attualmente in discussione, sia perché assegnata alla Commissione in sede referente, sia in quanto non vertente su materia assolutamente identica.

Poiché una certa connessione tra i due provvedimenti è indiscutibile, ritengo che le finalità della proposta di legge n. 133 possano considerarsi sostanzialmente soddisfatte dall'approvazione del progetto di legge n. 4509.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nell'esprimere apprezzamento all'onorevole Castrucci per la sua relazione, sollecito l'approvazione del provvedimento, in attesa dell'aggiornamento del codice della strada.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico della proposta di legge, al quale non sono stati presentati emendamenti:

ART. 1.

1. Dopo il secondo comma dell'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

« Non sono considerati trasporti eccezionali:

a) il trasporto di veicoli, mediante autoveicoli aventi attrezzatura permanente specifica, con altezza che eccede nel limite di 20 centimetri e con lunghezza che eccede nel limite del 12 per cento le misure massime stabilite dall'articolo 32. L'eccedenza in lunghezza può essere anteriore o posteriore, oppure soltanto posteriore, ma sempre entro il limite del 12 per cento;

b) il trasporto di *container* qualora l'altezza del veicolo carico ecceda di non oltre 30 centimetri l'altezza massima stabilita dall'articolo 32 ».

2. Dopo il nono comma dell'articolo 10 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente:

« Il provvedimento di autorizzazione non impone la scorta della polizia della strada con riferimento al trasporto delle seguenti cose indivisibili, a condizione che almeno una di esse richieda l'impiego di veicoli eccezionali ai sensi del secondo comma che non eccedono a pieno carico il peso complessivo di 38 tonnellate se isolati a tre assi, 48 tonnellate se isolati a quattro assi, 86 tonnellate se complessi a sei assi e 108 tonnellate se complessi a otto assi e che i veicoli o i complessi rispettino, anche con il carico, le dimensioni massime di cui al terzo comma:

a) blocchi di pietra pregiata, dalla cava al luogo di lavoro;

b) elementi indivisibili per la costruzione di opere pubbliche nonché edili;

c) prodotti siderurgici e industriali, compresi i *coils* e laminati grezzi ».

3. Alla lettera d) del quarto comma dell'articolo 58 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le parole: « ad eccezione dei veicoli adibiti al trasporto di veicoli e di *container* di cui al terzo comma dell'articolo 10 ».

4. Dopo l'articolo 121 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« ART. 121-bis. — (*Circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di veicoli e di container*). — 1. Gli autoveicoli adibiti al trasporto di veicoli di cui alla lettera a) del terzo comma dell'articolo 10 possono circolare con il loro carico soltanto sulle autostrade o sulle strade con carreggiata non inferiore a 6,50 metri e con altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 20 centimetri.

2. I veicoli adibiti al trasporto di *container* di cui alla lettera b) ai sensi del terzo comma dell'articolo 10 possono circolare con il loro carico sulle strade che abbiano altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 30 centimetri.

3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 200.000 a lire 800.000 ».

Trattandosi di articolo unico, la proposta di legge sarà direttamente votata per appello nominale dopo le dichiarazioni di voto.

CESCO GIULIO BAGHIHO. Dichiaro il voto favorevole del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale al quale appartengo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori Bernardi ed altri; Senesi ed altri: « Norme sulla circolazione di veicoli con particolari carichi » (Approvata, in un testo unificato, dalla VIII commissione permanente del Senato) (4509):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Hanno votato sì	26
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Angelini Giordano, Baghino, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cannelonga, Cardinale, Castrucci, Chella, Ciocci, Corsi, Dutto, Fagni, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Mensurati, Menzietti, Piredda, Ridi, Ronzani, Savio e Testa Antonio.

Discussione del disegno di legge: Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto per cose per conto di terzi (4756): e delle proposte di legge Tassi ed altri: Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi (695); Tassi ed altri: Norme sulla obbligatorietà erga omnes delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi (700); Ronzani ed altri: Interventi per

la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci (2718).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Ristrutturazione del settore dell'autotrasporto per cose per conto di terzi »; e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Tassi, Baghino, Trantino, Fini e Franchi: « Nuove norme per l'autorizzazione al trasporto di cose per conto terzi »; Tassi, Baghino e Matteoli: « Norme sulla obbligatorietà erga omnes delle tariffe stabilite per i trasporti di cose per conto terzi »; Ronzani, Ridi, Angelini Giordano, Borghino, Cannelonga, Chella, Ciafardini, Ciocci, Mangiapane, Menzietti e Petrocelli: « Interventi per la formazione e lo sviluppo di forme associate nel settore dell'autotrasporto merci ».

L'onorevole Barbalace ha facoltà di svolgere la relazione.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, i provvedimenti al nostro esame intervengono in un settore estremamente delicato, caratterizzato recentemente da agitazioni e difficoltà tali da determinare, di volta in volta, il blocco dell'autotrasporto merci, dei trasporti pubblici urbani, di quello aereo nonché dei porti. Le agitazioni e le difficoltà sono legate alle carenze legislative, ai provvedimenti più volte annunciati e mai attuati, che hanno provocato inefficienze, congestione e conflittualità assolutamente incompatibili con le aspettative di un grande paese moderno, con le prospettive di salvaguardia della sua crescita economica e con le legittime esigenze degli operatori e dei cittadini.

Il disegno e le proposte di legge giunte oggi al nostro esame, avanzano ipotesi di soluzione sul piano legislativo al fine di superare il male più cronico che attualmente affligge il settore, cioè la frammentazione della categoria, la quale è causa non secondaria delle difficoltà prima ricordate.

La discussione che inizia oggi dinanzi alla nostra Commissione, si pone in termini di coerenza non solo rispetto al dibattito sviluppatosi in occasione dell'audizione del ministro Bernini, il 15 marzo scorso, sui problemi dell'autotrasporto, ma anche con i risultati dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione di merito dell'altro ramo del Parlamento nel febbraio 1988. Desidero però osservare che questa coerenza, al di là dei singoli e diversi punti dell'articolato, si pone con riferimento al disegno di legge del Governo e alla proposta di legge n. 2718 di cui è primo firmatario il collega Ronzani. Ambedue i provvedimenti legislativi muovono dalla comune valutazione che la situazione in cui versa il settore dell'autotrasporto merci in conto terzi suggerisce la necessità e la urgenza di approvare una corente normativa per la sua ristrutturazione.

Le norme che disciplinano il settore presentano un altissimo grado di frammentazione e di frammentarietà, sono spesso in contrasto tra di loro e sicuramente non coerenti rispetto alla normativa comunitaria. Da una parte, per esempio, il disegno di legge prevede incentivi per le imprese con un numero di mezzi superiore a cento e, dall'altra, invece, la legge n. 132 del 1987 prevede la riduzione del parco rimorchi entro il rapporto di 1 veicolo trattore per 5 veicoli rimorchiati.

Tra le cause fondamentali della crisi del settore vengono considerate l'eccessiva polverizzazione dell'offerta di trasporto e, se non vado errato, le disposizioni della legge n. 132 del 1987 che prevedono l'iscrizione all'albo di cooperative o proprietà divise e di consorzi le quali, tuttavia, a tre anni di distanza, mancano del relativo decreto di attuazione.

Anche sotto questo profilo l'insieme dei provvedimenti di legge al nostro esame rappresenta un utile punto di partenza rispetto alle cause ed alle ragioni fondamentali di crisi del settore che possiamo così riassumere: la crisi delle grandi aziende di trasporto; gli acquisti crescenti di aziende italiane da parte di aziende estere senza riscontro di segno

contrario; il trasferimento continuo di traffico internazionale a favore dei vettori esteri (infatti, nell'interscambio su strada tra l'Italia e i paesi comunitari i vettori stranieri, alla data del 1987-1988, servono circa il 71 per cento dei traffici e i vettori italiani il rimanente 29 per cento); una eccessiva polverizzazione del settore; l'aumento eccessivo della domanda di trasporto su gomma — attesi i tempi di consegna più breve che agevolano questa domanda — a cui fa riscontro la rigidità dell'offerta di trasporto su ferrovia o via mare.

Infatti, il trasporto su gomma movimentata la gran parte delle merci all'interno del paese, in quantità e percentuali continuamente crescenti dal 1970 in poi, come è dimostrato dai dati del Centro nazionale trasporti, gli unici di fonte pubblica, che tra il 1970 e il 1987 sono divisi per modalità di trasporto.

L'autotrasporto merci registra miliardi di tonnellate per chilometro; questo dato corrisponde alla quantità di merci moltiplicata per i chilometri percorsi: 43.132 chilometri che risultano pari al 44,29 per cento. Il settore dell'autotrasporto merci è passato da una percentuale del 44,29 per cento del 1970 al 61,48 per cento nel 1987; le ferrovie dal 19,42 per cento all'11,31; il cabotaggio marino dal 26,90 al 20,59 per cento (preciso comunque che questi dati non tengono conto della distribuzione su brevi distanze perché evidentemente, in questo caso, le differenze sarebbero ancora più marcate). Ciò significa che nel periodo 1970-1987 il traffico complessivo interno di merci è cresciuto del 66 per cento.

L'autotrasporto ha realizzato un incremento del 130 per cento, il cabotaggio del 27 per cento, il trasporto ferroviario dell'1,8 per cento.

Aggiungo che il Piano generale dei trasporti stimava un aumento del 45 per cento delle merci trasportate tra il 1986 e il 1990 con un *trend* di incremento annuale pari al 2,5 per cento. Dai primi dati relativi agli anni 1987-1989 questa previsione va evidentemente rivista « in alto ». Ciò significa che nel decennio

prossimo l'auspicabile trasferimento di quote di traffici dalla strada al cabotaggio ed alle ferrovie difficilmente intaccherà, in termini assoluti, la quota oggi servita dall'autotrasporto; sarebbe già un successo, considerato il *trend* relativo agli anni tra il 1970 e il 1987, se si riuscisse a dirottare interamente sulla nave e sul treno l'incremento annuale dei traffici.

Sottolineo che a questa altissima quota di traffici serviti non corrisponde una parallela robustezza della realtà imprenditoriale: nel nostro paese, infatti, è tutt'ora prevalente la piccolissima impresa: l'80 per cento delle imprese possiede un solo automezzo, quindi risulta altissimo il numero degli iscritti all'albo degli autotrasportatori. È, invece, diversa la situazione negli altri paesi della Comunità dal momento che, per esempio, le imprese tedesche, francesi ed olandesi sono assai meno numericamente, ma molto più forti per dotazione di mezzi e di capacità organizzative.

Il diverso dinamismo è reso evidente dai dati relativi all'interscambio di merci tra l'Italia e gli altri paesi comunitari. Infatti, pur in un regime di concorrenza, mitigata dal sistema degli accordi bilaterali e multilaterali, in materia di autorizzazioni i vettori nazionali hanno perso, nel decennio 1978-1987, terreno rispetto alla concorrenza straniera. Nel 1978, su un totale di 22 milioni di tonnellate di merci (mi riferisco alle tonnellate vere), complessivamente movimentate per strada nei due sensi, il 47 per cento era appannaggio degli italiani; nel 1987, invece, su un totale di 42,4 milioni di tonnellate la quota italiana era crollata al 29 per cento. Quasi tutto l'aumento, in termini assoluti, è stato appannaggio dei vettori stranieri a riprova di una forza concorrenziale continuamente crescente.

Tutto ciò si riflette sull'equilibrio della bilancia dei pagamenti; infatti, lo squilibrio settoriale si avvicinava nel 1987 ad una cifra di 1.000 miliardi di lire e da allora la situazione non è migliorata.

Dalle considerazioni sopra esposte emerge l'urgenza di una legislazione che promuova la ristrutturazione dell'autotra-

sporto nazionale seguendo linee innovative e coerenti con l'obiettivo di fondo: la creazione di un tessuto di imprese quantitativamente e qualitativamente dimensionate per reggere la concorrenza dei trasportatori olandesi, tedeschi, francesi, inglesi e belgi...

CESCO GIULIO BAGHINO. Per queste ragioni bisognerebbe prevedere alcune limitazioni alle dogane.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Certamente!

La suddetta legislazione dovrebbe consentire di poter interagire proficuamente con le altre modalità di trasporto.

Dall'albo risulta, sempre alla data del 1988, che il numero dei piccoli trasportatori — vale a dire i proprietari di uno o due veicoli al massimo — è pari all'82 per cento del totale; aggiungo inoltre che essi rappresentano soltanto il 35 per cento in termini di portata complessiva. Il numero dei trasportatori medi — coloro i quali possiedono da tre a dieci veicoli — è pari al 16 per cento del totale, ma essi rappresentano sempre il 35 per cento della portata complessiva. Il numero dei grandi trasportatori — coloro i quali possiedono oltre dieci veicoli — corrisponde appena al 2 per cento, ma essi rappresentano ben il 30 per cento in termini di portata.

Da questi dati si rileva, nella sostanza, che il 18 per cento delle imprese con almeno tre veicoli detiene il 65 per cento della capacità complessiva di trasporto.

Pertanto, la situazione di estrema polverizzazione del tessuto aziendale dell'autotrasporto — in particolar modo nel Mezzogiorno — dimostra che occorre intervenire lungo tre direttrici logicamente e temporalmente coordinate tra loro. La prima consiste nel favorire la fuoriuscita dei soggetti titolari di un solo veicolo, i cosiddetti imprenditori monoveicolari, vicini all'età della pensione. Ciò consentirà non solo di risolvere un delicato problema di carattere sociale, ma anche di allentare la pressione sul mercato delle fasce marginali della categoria.

La seconda direttrice si basa sulla necessità di sostenere le imprese già strutturate attraverso incentivazioni agli investimenti in nuove tecnologie, immobili e veicoli ed attrezzature destinate all'intermodalità e alla logistica. L'ultima direttrice si fonda sull'esigenza di incoraggiare l'associazionismo tra i cosiddetti padroncini, favorendo la costituzione di nuove cooperative e consorzi o l'adesione alle imprese associative già esistenti. È fondamentale che le cooperative e consorzi non rappresentino dei paraventi di comodo per ottenere le agevolazioni, ma rispondano all'obiettivo di coordinare le attività di trasporto del corpo sociale.

Si rende, inoltre, opportuno incoraggiare contemporaneamente, attraverso la leva fiscale, le fusioni tra imprese già esistenti per realizzare unità operative di maggiori dimensioni.

Il particolare favore per la promozione e l'incentivazione delle forme associative trae origine dalla elementare constatazione che l'estrema polverizzazione delle imprese fa sì che queste possano dar vita ad unità operative competitive solo attraverso l'associazionismo cooperativo e consortile. Solo così, inoltre, può realizzarsi una reale ed estesa collaborazione tra il vettore stradale, quello ferroviario ed il navale per lo sviluppo dell'intermodalità.

Prima di formulare alcune notazioni sul disegno e sulle proposte di legge in esame, credo sia opportuna qualche brevissima considerazione per una migliore comprensione dei problemi ai quali riferire un articolato capace di tradurre in norme la volontà del legislatore di intervenire razionalmente nel settore.

La mancata ristrutturazione del comparto, infatti, può determinare non solo gli elementi propri di una crisi, ma anche il blocco dell'economia del paese, come le recenti vicende hanno dimostrato. Infatti, abbiamo di fronte una problematica che non riguarda solo gli autotrasportatori, ma anche i conti, cioè il dare e l'avere del nostro paese.

Nel 1987, come si è più volte ricordato, si è registrato un *deficit* nella bilancia dei pagamenti del trasporto stradale

pari a circa 800 miliardi, che vanno ad aggiungersi ai 1.720 miliardi dei noli marittimi.

Non v'è dubbio che in costanza di un'assoluta carenza di integrazione tra l'autotrasporto viario, quello ferroviario ed il marittimo, nonché in mancanza di un interscambio modale tra mare e ferro — che impedisce alle imprese del comparto di ottimizzare i flussi di trasporto — il prossimo futuro sarà segnato, in ordine ai trasferimenti delle merci da e per il nostro paese, dall'autotrasporto su gomma in misura quasi totalizzante, con gli effetti negativi che da ciò possono derivare ai vari livelli.

I dati della cosiddetta Italia in movimento, presentati alla IV Conferenza nazionale dei trasporti e che il Piano generale dei trasporti dovrebbe prendere in considerazione, evidenziano l'esistenza di 20 mila chilometri di ferrovie, 293 mila chilometri di strade, 6.000 chilometri di autostrade, 140 porti e 102 tra aeroporti ed interporti. Da ciò si evince che circa l'85 per cento delle merci si « muove » su gomma: non v'è dubbio, quindi, che l'attuale situazione del trasporto rappresenta un vincolo per l'intera economia italiana, nel senso che i moderni metodi di produzione richiedono un sistema di trasporto adeguato quanto le stesse attività interne della fabbrica.

Appare inaccettabile sostenere, dal punto di vista economico e sociale, che il recupero di produttività possa avvenire prevalentemente attraverso le attuali forme di sfruttamento dei mezzi e dei piccoli operatori. L'intermodalità, quindi, costituisce un obiettivo da perseguire con rigore, attivando interventi che incoraggino le imprese di autotrasporto a seguire vie nuove, al fine di recuperare spazi sulle ferrovie e sul mare, ma nel contempo sapendo che non è solo una questione di linee e di vagoni ma anche — se non prevalentemente — di tempi, di puntualità e di affidabilità.

I dati relativi all'autotrasporto dimostrano che le demonizzazioni non servono. È troppo facile dire, o meglio ripetere, che per lunghi anni ancora l'autotra-

sporto rappresenterà la modalità cardine tanto da registrare un maggior incremento percentuale. Ciò rischia, infatti, di avvantaggiare le imprese straniere, atteso che quelle italiane già oggi si trovano a fronteggiare la concorrenza sul piano europeo.

Si rende necessaria, quindi, l'adozione di una politica di incentivi mirati alla costituzione di « imprese europee » nel settore, compatibile con le risorse disponibili, ma cosciente del fatto che il riordino del trasporto merci è un problema di interesse collettivo.

A fronte del quadro di riferimento da me tracciato, credo che il disegno e le proposte di legge al nostra esame possano consentire lo svolgersi di una proficua ed utile discussione — in tempi ragionevolmente brevi — al fine di intervenire su un capitolo non certo secondario del più generale tema dei trasporti.

A questo punto, ritengo opportuno illustrare i provvedimenti sottoposti all'esame della nostra Commissione, iniziando dal disegno di legge n. 4756, che si segnala per una maggiore completezza ai fini suesposti, conseguenza del lungo ed aspro confronto con le organizzazioni degli autotrasportatori.

Esso prevede lo stanziamento di 257 miliardi nel triennio 1990-1992 in favore della ristrutturazione dell'autotrasporto, di cui 227 di nuova erogazione e 30 miliardi tratti dai fondi della legge n. 404 del 30 luglio 1985 (la cosiddetta legge per la rottamazione di cui viene proposta l'abrogazione). A questi 257 miliardi vanno aggiunti, sempre nel triennio, 30 miliardi di minori entrate fiscali, così come proposto dall'articolo 10 del provvedimento n. 4756.

L'articolo 3 mira ad agevolare le fusioni tra le imprese di autotrasporto iscritte all'albo da almeno tre anni, attraverso un trattamento fiscale di favore.

L'articolo 4 prevede la concessione di un contributo pari a 25 milioni in favore delle imprese che si associno in cooperative e consorzi, di nuova costituzione o già esistenti, per l'acquisto o il *leasing* di veicoli nuovi. Condizioni dell'erogazione

sono che le strutture associative posseggano autonomia organizzativa, imprenditoriale e patrimoniale, che i contratti di trasporto siano conclusi e che i soci non possano né assumere, né eseguire trasporti in proprio: in altri termini, che le cooperative ed i consorzi siano realmente operativi e non strutture di comodo, tant'è che al venir meno di uno dei requisiti consegue la revoca dei contributi.

L'articolo 5 reca un contributo a fondo perduto del 25 per cento, e comunque non superiore ad un miliardo, per le imprese iscritte all'albo da almeno tre anni e titolari di almeno tre autorizzazioni per investimenti in attrezzature ed immobili per la logistica, in nuove tecnologie, in veicoli e nei centri intermodali.

L'articolo 7 — concernente specificatamente i piccoli imprenditori, i cosiddetti imprenditori monoveicolari — reca disposizioni circa l'esodo. Esso prevede l'erogazione di incentivi fino a 35 milioni (7 milioni per anno) per i soggetti tra i 60 ed i 65 anni (55 e 60 se donne) che cessino l'attività.

CESCO GIULIO BAGHINO. Una diminuzione di 7 milioni per ogni anno in più!

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. A tali soggetti è inoltre concesso un contributo di 25 milioni per la restituzione dell'autorizzazione e la radiazione per demolizione del veicolo o la restituzione della carta di circolazione. Inoltre, viene vietata la reinscrizione all'albo.

Le somme erogate sono soggette a tassazione separata ed è altresì previsto il declassamento della patente alla categoria B.

Nel disegno di legge n. 4756 si sancisce anche la fiscalizzazione biennale degli oneri sociali a favore delle cooperative e consorzi che organizzino per i propri soci e dipendenti corsi di formazione professionale, nonché per le imprese che assumano in qualità di dipendenti, soggetti già titolari di autorizzazione.

L'articolo 9 stabilisce che annualmente il ministro dei trasporti ripartisca i fondi tra le varie finalità e deliberi sulle do-

mande di contributo con l'assistenza di un comitato, all'interno del quale siano rappresentati i Ministeri dei trasporti, del tesoro, del lavoro e dell'industria nonché le associazioni di categoria, le cooperative e le organizzazioni sindacali.

La ripartizione dei fondi indicata nella relazione tecnica può costituire la base della discussione, anche se qualche interrogativo può essere sollevato circa i criteri di assegnazione. È infatti da rimarcare il principio del collegamento e del coordinamento degli indirizzi contenuti nel provvedimento ai fini dell'effettiva ristrutturazione del settore. Occorrerà evitare di interrompere la coerenza delle previsioni legislative, per quanto riguarda in particolare gli articoli 3, 4 e 7, rispetto alla richiamata audizione del 15 marzo scorso.

Le risorse non vanno concentrate su un unico obiettivo, ma articolate sull'insieme: promuovere l'esodo senza sostenere l'associazionismo e le concentrazioni aziendali o viceversa, determinerebbe effetti positivi, ma limitati. Comunque, tutte le problematiche da me ricordate potranno essere oggetto di sintesi nel prosieguo della discussione.

La proposta di legge n. 2718, di cui è primo firmatario il collega Ronzani, è specificatamente indirizzata verso il sostegno e l'incentivazione delle forme associative (cooperative e consorzi) prevedendo lo stanziamento quinquennale di mille miliardi.

Essa contiene indirizzi assai interessanti come la destinazione degli incentivi agli investimenti dell'impresa associativa (non a quelli individuali dei soci, per evitare dispersioni a pioggia) in immobili, macchinari e tecnologie; il sostegno all'applicazione a rete di nuove tecnologie, secondo modelli sperimentati con successo per esempio dall'autotrasporto olandese, francese e tedesco; nonché forme di favore per l'associazionismo di nuova costituzione. Utili indirizzi questi, rispetto ai quali occorrerà valutare la possibilità di un'eventuale integrazione con le norme del disegno di legge n. 4756.

Scendendo nel dettaglio, all'articolo 3 della proposta di legge sono previsti contributi fino al 30 per cento ed a 150 milioni per l'acquisto di semirimorchi e attrezzature per la logistica.

L'articolo 4 reca contributi in conto interessi per l'acquisto o la realizzazione da destinarsi alle attività degli enti associati, mentre l'articolo 5 prevede il sostegno degli investimenti in nuove tecnologie, fino ad un ammontare pari a 800 milioni, sotto forma di contributi in conto capitale (fino al 40 per cento) e sugli interessi (fino al 60 per cento).

L'articolo 8 sancisce il divieto di distrazione dei beni acquistati o locali con il sostegno pubblico; mentre l'articolo 9 concerne la programmazione degli obiettivi che viene affidata ad un comitato nel quale sono presenti i rappresentanti della categoria e della cooperazione.

In ordine alla proposta di legge n. 700, il cui primo firmatario è il collega Tassi, vi è da osservare che l'obbligatorietà *erga omnes* non solo è già prevista dalla vigente legislazione, ma è stata anche rinforzata dalle disposizioni del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, convertito nella legge 30 marzo 1987, n. 132, che estende ai committenti le sanzioni per l'inosservanza delle tariffe. La larga disapplicazione nei fatti, delle tariffe deriva proprio dalla particolare situazione del mercato che, a mio avviso, è difficilmente risolvibile con la emanazione di ulteriori provvedimenti legislativi. Ritengo opportuno sottolineare che la tariffazione obbligatoria è in via di superamento in tutti i paesi della Comunità europea.

Mi pare di poter constatare che i principi contenuti nella proposta di legge Tassi e altri n. 695 collidano con l'esigenza di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto perché, se venisse approvato tale provvedimento, si determinerebbe un aumento incontrollato delle autorizzazioni e — peggio ancora — delle medie imprese che rappresentano esattamente l'indirizzo che si intende perse-

guire con il disegno di legge n. 4756 e con la proposta di legge Ronzani ed altri n. 2718. Gli indirizzi previsti in questi due provvedimenti legislativi mi sembrano più pertinenti e più coerenti rispetto al dibattito che la Commissione sta svolgendo.

Concludendo, desidero ribadire quanto sia necessario e indifferibile l'intervento in un settore che, alla vigilia della piena apertura del mercato europeo, costituisce una possibile remora alla competitività ed alla efficienza della nostra economia per le ragioni poc'anzi ricordate.

Ritengo, inoltre, opportuno sottolineare la necessità — più volte emersa dal dibattito in Commissione — di concretizzare, a partire dalla prossima legge finanziaria, un impegno di spesa più consistente e relativo a più esercizi per il settore dell'autotrasporto. È necessario considerare che il processo di ristrutturazione di questo settore impegnerà la categoria nei prossimi anni e che questo provvedimento può e deve costituire le linee guida anche per gli interventi futuri.

Credo che queste siano le linee guida attraverso le quali sviluppare il dibattito in modo da pervenire — a tal fine richiedo la costituzione di un comitato ristretto — alla elaborazione di un testo che ci consenta, in tempi ragionevolmente brevi, di dare una risposta ad un settore che è da tempo nell'«occhio del ciclone».

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'onorevole Barbalace per la sua relazione, vorrei ricordare che si era stabilito di mettere all'ordine del giorno della seduta odierna i provvedimenti in discussione per lo svolgimento della relazione e di proseguire domani con la discussione sulle linee generali. Riterrei, però, opportuno, vista l'urgenza del provvedimento in discussione, fissare un termine preciso per la sua approvazione.

Mi sembra, infatti, che il nuovo regolamento preveda in sede legislativa la fis-

sazione di un termine preciso trattandosi di un provvedimento di grande rilevanza.

Questo era l'accordo raggiunto nella seduta precedente. Pertanto, essendo questo provvedimento anche all'ordine del giorno della seduta di domani, vorrei sapere dal rappresentante del Governo quando intenda intervenire.

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo si riserva di intervenire nella seduta di domani.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

SILVANO RIDI. Per dare un senso alle affermazioni formulate in questa sede, che non ci trovano lontani rispetto all'obiettivo da raggiungere, e poiché il relatore ha citato dati molto precisi, vorrei capire se è stata avanzata una previsione rispetto al punto di arrivo di questi provvedimenti.

In questa sede si è fatto riferimento ad una eccessiva polverizzazione delle cosiddette imprese monoveicolari nonché alla necessità di un loro accorpamento per arrivare alla costituzione di imprese — del tipo di quelle europee — più consistenti non solo dal punto di vista della quantità dei mezzi a disposizione, ma anche per le capacità organizzative e per il capitale investito. Prescindendo dalle affermazioni contenute nella relazione, vorrei sapere se sia stato previsto o meno un obiettivo preciso e una programmazione oppure se tutto sia lasciato al mercato e ad una logica spontanea. Esiste una strategia che preveda un numero massimo di aziende e la riduzione delle imprese individuali? Riterrei opportuno, infatti, non obbligare nessuno a vendere il proprio mezzo o a cedere la propria concessione ad un altro soggetto! Però, al di là degli incentivi previsti, è stato delineato un assetto anche in termini quantitativi?

Si tratta di una serie di indicazioni che è opportuno conoscere per consentirci

l'accelerazione del processo tendente a facilitare un associazionismo in grado di reggere sul mercato, per impedire all'autotrasporto estero di « farla da padrone » — come si sta verificando attualmente — nel nostro paese. Credo che questo obiettivo non si possa raggiungere soltanto con le concessioni di tipo paternalistico o con gli incentivi, ma anche attraverso una politica in grado di stimolare e di vincolare in qualche modo questa « platea » incredibile e indefinita, presente nel settore dell'autotrasporto, al fine di arrivare rapidamente a quelle necessarie aggregazioni.

GIANNI WILMER RONZANI. Vorrei limitarmi a svolgere talune considerazioni, poiché non potrò essere presente domani pomeriggio al prosieguo dei nostri lavori.

Nonostante il collega Barbalace abbia svolto un'ampia ed articolata relazione, sono convinto che dovremo esaminare nuovamente alcune questioni come, per esempio, quella sostanziale riguardante il destino dell'autotrasporto, per il quale è necessario comprendere chiaramente dove s'intende arrivare. Non sono sufficienti infatti gli incentivi per consentire una riorganizzazione del settore.

Credo senz'altro possibile convenire su un punto (che peraltro ci trova d'accordo tutti) vale a dire che la polverizzazione eccessiva di questo settore rappresenta la causa principale — o una delle più importanti — della sua fragilità.

L'onorevole Barbalace ha citato dati estremamente emblematici che dimostrano come l'80 per cento delle imprese italiane possieda soltanto un mezzo di autotrasporto e come il nostro paese, da molti anni ormai stia perdendo consistenti quote di mercato sia sul piano interno, sia a livello internazionale. Da questo punto di vista è impressionante il fatto che in Italia continui ad aumentare il numero delle imprese di autotrasporto a capitale straniero, delle aziende cioè che hanno già lanciato una « testa di ponte » verso il mercato italiano per poi

organizzare i traffici in vista del 1993. Questo è un dato assai emblematico del modo in cui l'Italia affronta le prossime scadenze in condizioni di estrema debolezza rispetto alle altre nazioni europee. Quindi se non correremo rapidamente ai ripari, il settore dell'autotrasporto sarà destinato ad essere il classico « vaso di coccio tra i vasi di ferro ».

È del tutto evidente, infatti, che continuando sulla strada intrapresa, il comparto dell'autotrasporto sarà destinato a soccombere rispetto ad alcune imprese estremamente competitive sul piano dei mezzi e dei costi che potranno, quindi, organizzare i traffici « a dispetto delle imprese italiane ». Ritengo ormai finito il periodo in cui prevaleva la logica della « consegna prima e a minor prezzo »...

CESCO GIULIO BAGHINO. Onorevole Ronzani, lei sta intervenendo in sede di discussione sulle linee generali?

GIANNI WILMER RONZANI. Vorrei ribadire che, non potendo essere presente nella seduta di domani, avevo chiesto di poter svolgere il mio intervento oggi.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi chiedo come si possa rimandare a domani la continuazione della discussione sulle linee generali, avendo appena avuto modo di ascoltare una interessantissima relazione svolta dal collega Barbalace.

Sarebbe forse opportuno che nella giornata di domani si deliberassero i limiti di tempo entro i quali arrivare all'approvazione del provvedimento in discussione. È opportuno, a mio avviso, che vengano avvertiti anche i parlamentari che, pur non facendo parte della Commissione, sono direttamente interessati a questo provvedimento.

Non so per esempio se si riuscirà ad avvertire l'onorevole Tassi, citato nella relazione quale firmatario delle proposte di legge nn. 695 e 700, affinché partecipi

alla seduta di domani: gradirei che si valutasse questa opportunità.

Chiunque è libero di intervenire nella discussione sulle linee generali, anche se, a mio avviso, ritengo non si possa discutere senza aver prima letto attentamente la relazione testé illustrataci dall'onorevole Barbalace. Non è stato toccato un unico tema, ma un'infinità di problematiche!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, abbia pazienza. Fino a prova contraria esistono delle regole tra di noi.

Ricordo che la scorsa settimana si disse di avviare il dibattito nella giornata di martedì e di proseguirlo il giorno dopo. Ciò significa che si dava il tempo ai deputati di valutare le osservazioni ed i dati.

CESCO GIULIO BAGHINO. Quali osservazioni, se non ho il testo?

MARIO CHELLA. Chi ti vieta di intervenire domani!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, abbia pazienza, non può impedire ad un suo collega di intervenire!

CESCO GIULIO BAGHINO. Non sto negando il diritto al collega Ronzani di intervenire, sia ben chiaro. Però non vorrei che il collega Chella equivocasse: dico solamente che chi vuole, può anche intervenire ora nella discussione sulle linee generali, ma non è il caso di prevederne la chiusura domani dato che la relazione è così minuta e particolare da rendere necessaria una lettura attenta e meticolosa.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la prego di rivolgere a me queste osservazioni, almeno finché sarò presidente di questa Commissione.

CESCO GIULIO BAGHINO. *Repetita iuvant.*

PRESIDENTE. Non ho alcuna intenzione di comprimere il diritto dei deputati di prendere atto e conoscenza di un documento e di esprimere le proprie valutazioni. E non va contro questa linea il fatto che l'onorevole Ronzani chieda di intervenire questa sera, in quanto domani non potrà essere presente. Quindi, per cortesia, lasciamo che il collega Ronzani termini il proprio intervento.

Il seguito della discussione è rinviato a domani: ovviamente, se domani non si farà in tempo a concludere, si continuerà dopodomani o la prossima settimana. Una cosa è certa, non strozzeremo il dibattito. Onorevole Baghino, in argomento ha la mia assicurazione.

GIANNI WILMER RONZANI. Ho chiesto di intervenire questa sera perché domani non potrò essere presente.

CESCO GIULIO BAGHINO. Mi pare di aver formulato una premessa ben precisa!

GIANNI WILMER RONZANI. Il collega Baghino non ce l'aveva con il mio intervento, ci mancherebbe!

Riprendo dal punto in cui sono stato interrotto. Ritengo ci si debba porre il problema dell'organizzazione di un settore che deve disciplinare i traffici e che potrà farlo se disporrà di un sistema di aziende moderne ed efficienti.

Da questo punto di vista, per esempio, deve cambiare la nozione di impresa di autotrasporto; essa deve essere una azienda nel vero senso della parola, in grado di gestire i traffici, immagazzinare le merci, i prodotti finiti ed i semilavorati, utilizzando le tecnologie e l'informatica: non si dimentichi infatti che sta entrando in circolazione il camion informatico, dotato di telefono.

Ciò rappresenta un punto di svolta fondamentale se si vuole che il sistema di trasporti italiano, ed in esso le aziende di autotrasporto, sia competitivo. Per far ciò, però, è necessario prevedere non solo basi diverse ed ottiche differenti, ma anche abbandonare la vecchia logica della « consegna prima ed a minor prezzo » che tante conseguenze negative ha finora prodotto.

Si avverte quindi l'esigenza di una legislazione di sostegno a questi processi i quali — come giustamente ha sostenuto il collega Ridi — non possono svilupparsi spontaneamente. Il gruppo comunista da tempo reclama un'iniziativa in questo comparto, tant'è che anche durante la discussione dei documenti finanziari — evidenziamo la necessità di elaborare iniziative per incentivare l'associazionismo; di conseguenza, considero positivamente la presentazione da parte dell'Esecutivo di un provvedimento, anche se sulla scorta di un duro confronto con le associazioni sindacali.

Per sviluppare una maggiore competitività delle imprese, lo strumento idoneo è l'associazionismo, che trova nel provvedimento al nostro esame il suo riconoscimento. Va da sé che molte norme dovranno essere modificate, nel senso cioè di rafforzare le disposizioni che puntano ad una più elevata qualificazione delle aziende di autotrasporto, senza ovviamente dimenticare quanto sostenuto dal collega Ridi.

Poiché si parla di un processo che da una parte tende a qualificare le imprese, mentre dall'altra riduce l'offerta di mezzi, occorre capire in che misura le disposizioni al nostro esame spingano in tale direzione. Quante aziende saranno collocate fuori del mercato attraverso questi processi? È un interrogativo a cui si deve rispondere, se si vuole effettivamente programmare la politica dell'autotrasporto nel nostro paese.

Avviandomi alla conclusione, permettemi di aggiungere solamente una considerazione, sulla quale altri colleghi, sia

in sede di discussione sulle linee generali, sia nel Comitato ristretto avvanzeranno proposte.

Rivolgendomi al relatore, onorevole Barbalace, vorrei sottolineare che con le risorse attualmente previste dal provvedimento non si attuerà alcuna riqualificazione del settore. Con 250 miliardi, ci prendiamo in giro! Se si intende veramente riqualificare il comparto, occorre reperire risorse più consistenti. Del resto, il ministro — ascoltato in proposito — affermò che aveva trovato questi fondi « nel taschino della giacca »: fu questa l'espressione utilizzata! Dunque, anche il ministro Bernini avvertiva il problema finanziario! Oggi sottopongo nuovamente alla vostra attenzione l'aspetto economico, perché è evidente che un provvedimento avente lo scopo di intervenire in un settore così delicato ed importante ha bisogno di risorse più consistenti.

Sono sicuro, comunque che il Comitato ristretto rappresenterà la sede idonea nella quale confrontarsi e discutere per introdurre correzioni e modifiche con cui qualificare maggiormente lo spirito e la filosofia dell'iniziativa legislativa.

PRESIDENTE. Propongo di rinviare a domani il seguito della discussione. Data l'urgenza del provvedimento, invito i colleghi a riflettere affinché si possa giungere alla sollecita istituzione del comitato ristretto proposto dal relatore. In quella sede, i commissari potranno fornire gli ulteriori contributi all'elaborazione del testo per giungere alla sua approvazione prima della chiusura estiva.

CESCO GIUGLIO BAGHINO. Concordo con il rinvio, ma insisto perché si ammetta che la seduta di domani possa non essere conclusiva della discussione sulle linee generali.

Per quanto mi riguarda, mi farò parte diligente per avere il testo completo della relazione, non la sua sintesi. Stiamo trat-

tando un argomento rilevante, nei confronti del quale si registra una notevole confusione oltre che l'equivoco del possibile collegamento del traffico ferroviario con il cabotaggio e la gomma. Ciò non corrisponde al vero dato che il provvedimento concerne solamente il trasporto su gomma ed anche se si giungesse alla costituzione di consorzi o cooperative non si arrecherebbe alcun contributo all'intermodalità.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei sta intervenendo in discussione!

CESCO GIULIO BAGHINO. No, signor presidente, perché ho concluso.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 18,30.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali l'8 agosto 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO